N° 21-601-MIF au catalogue — N° 083
ISSN : 1707-0376
ISBN : 978-0-662-73270-9

Document de recherche

Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural

Les facteurs stimulant l'économie rurale canadienne

1914 à 2006

par Ray D. Bollman

Division de l'agriculture
Immeuble Jean Talon, 12e étage, Ottawa, K1A 0T6

Téléphone: 1-800-465-1991

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

Statistique Canada
Division de l'agriculture

Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural

Les facteurs stimulant l'économie rurale canadienne

1914 à 2006

Février 2007

N° 21-601-MIF au catalogue

ISSN 1707-0376

ISBN 978-0-662-73270-9

Frequency: hors série

Ottawa

This publication is available in English upon request (catalogue no. 21-601-MIE).

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2007

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0[s]	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
p	préliminaire
r	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
A	excellent
B	très bon
C	bon
D	acceptable
E	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié

Une version précédente a été présentée à la conférence *Growing Regions* à Brisbane, Australie, juillet 2006.

Résumé

Trois moteurs du Canada rural sont la technologie, les prix et la démographie.

L'augmentation relative de la valeur du temps humain provoque le remplacement de la main-d'œuvre par des machines, grâce à la technologie qui permet d'économiser de la main-d'œuvre. Les secteurs primaires emploieront moins de gens. Pour connaître la réussite, les collectivités devront nécessairement trouver un nouveau bien ou service à exporter.

La chute du prix du transport des biens aide le Canada rural à être concurrentiel dans le secteur manufacturier. Les collectivités rurales qui connaîtront la réussite devraient, selon toutes attentes, posséder un secteur manufacturier, les exceptions étant les collectivités attrayantes pour leur agrément naturel.

Le prix du transfert de l'information baisse. Les habitants des régions rurales peuvent recevoir et transmettre l'information plus rapidement, mais les habitants des villes peuvent en faire autant! La chute du prix de l'échange d'information modifie les possibilités dans les régions rurales.

Sur le plan de la démographie :

- les Autochtones sont un moteur de la démographie du Canada rural;
- les avantages économiques des agglomérations sont le moteur de la démographie des collectivités rurales qui sont capables d'établir un lien avec ces agglomérations;
- les régions rurales sont concurrentielles pour attirer les groupes démographiques de jeunes familles et de jeunes retraités;
- certaines régions rurales sont concurrentielles pour attirer des immigrants internationaux.

Introduction

On a colonisé le Canada rural afin d'exporter des produits de base – morue, fourrure de castor, bois d'œuvre, blé, métaux (notamment l'or et le nickel), l'uranium et à présent les diamants. Voilà, en bref, 400 ans d'histoire du Canada rural. Une façon de voir la problématique du Canada rural est que, par suite de l'augmentation constante de la valeur du temps humain (Schultz, 1972), une pression constante s'exerce pour remplacer les travailleurs par des machines dans ces secteurs de production primaires. Par conséquent, les collectivités qui sont tributaires de ces secteurs emploient de moins en moins de travailleurs, alors que souvent une quantité de plus en plus importante du produit est expédiée depuis la collectivité. Les collectivités sont confrontées au défi de trouver un nouveau bien ou service à exporter afin de maintenir leur bassin d'emplois. Toutes les collectivités rurales n'ont pas été capables de trouver de nouvelles choses à exporter (Mwansa et Bollman, 2005).

Cette problématique étant posée, nous déterminons et examinons trois moteurs fondamentaux du Canada rural :

- la technologie;
- les prix, et
- la démographie.

Ces trois moteurs sont-ils uniques au Canada rural? Pas vraiment. Cependant, ces prétendus « moteurs » sont proposés comme des facteurs clés qui déterminent ou fournissent des possibilités pour les régions rurales par rapport aux régions urbaines.

En déterminant les éléments « moteurs », on pourrait laisser croire que tous les autres éléments sont « à la remorque », c'est-à-dire que « si vous ne faites pas avancer les choses, vous êtes à la remorque. » Il faut admettre que cela est injuste. Le monde réel n'est pas noir et blanc, il est manifestement gris. Prenons comme exemple deux facteurs qui seraient considérés plus proches de la « remorque » dans le continuum « élément moteur-remorque » :

(i) les industries primaires (plus particulièrement les secteurs primaires traditionnels qui produisent les produits de base) ne seraient pas considérées comme des « moteurs ». Les industries primaires perdent de la main-d'œuvre. Si le développement rural réside dans la croissance de l'emploi et/ou la croissance de la population, la production primaire n'est pas un moteur du développement rural;

(ii) l'infrastructure (routes, aéroports, écoles, services Internet, etc.) ne serait pas considérée comme un moteur du développement rural. On considérerait l'infrastructure comme une réponse au développement. Les paroles qu'a prononcées M^{me} Skinner lors de la manifestation de protestation contre la fermeture de l'hôpital municipal sont révélatrices :

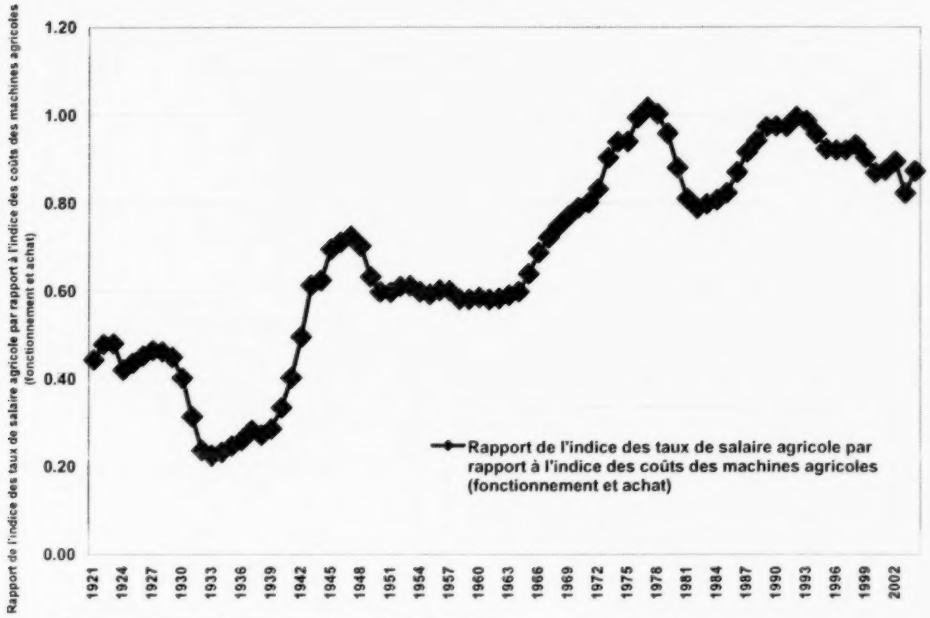
> *Avec le temps, nous avons découvert la vérité – que nous avons en fait contribué à la prise de cette décision. Cinquante années de suffisance ont fait fondre la population, la viabilité économique et l'importance régionale de notre collectivité.* (Cité dans Scholz [2002], p. 34)

La fourniture d'une infrastructure ne semblerait pas être un moteur du développement rural. Le moteur serait plutôt l'idée ou la détermination d'un bien ou service qui peut être produit sur place et vendu à quelqu'un d'un endroit éloigné. L'idée est un « moteur ». La demande pour une infrastructure qui en résulte justifie la prestation de l'infrastructure, qui est une réponse sur le plan de l'offre à la demande pour une infrastructure.

Moteur n° 1 : Technologie permettant d'économiser de la main-d'œuvre

Le facteur clé est l'augmentation de la valeur du temps humain (Schultz, 1972). En agriculture, par exemple, le prix de la main-d'œuvre augmente par rapport au prix des machines (figure 1). Cela signifie qu'il existe une motivation permanente d'adopter une technologie qui permet d'économiser de la main-d'œuvre, de remplacer la main-d'œuvre par des machines. Ainsi, indépendamment du prix des produits (blé, bois d'œuvre, nickel, etc.), les collectivités qui sont tributaires des secteurs primaires auront de moins en moins de gens travaillant dans ces secteurs. Réussiront les collectivités qui trouveront un nouveau bien ou service à exporter afin de maintenir leur bassin d'emplois.

Figure 1 Le prix de la main-d'œuvre agricole tend à augmenter avec le temps par rapport aux coûts des machines agricoles (fonctionnement et achat), mesure relative à 1992=1,00

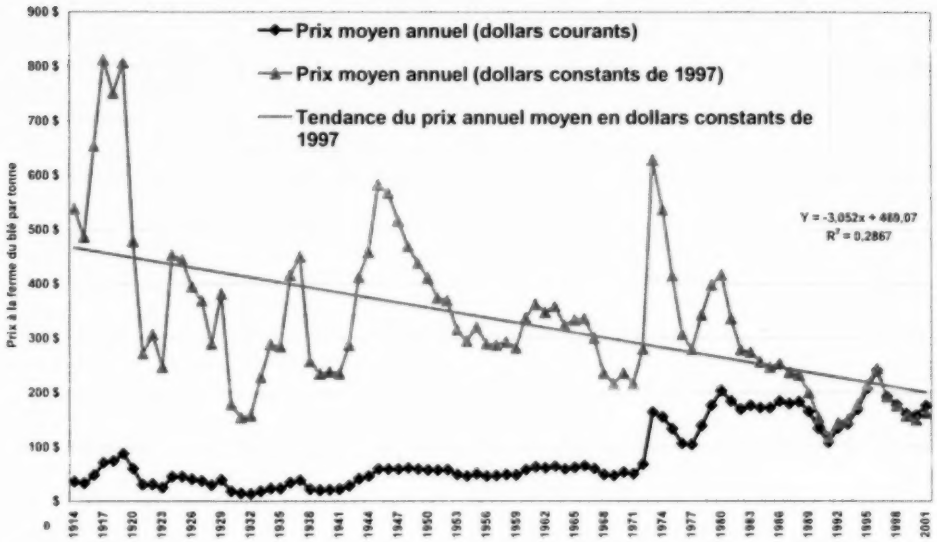


Source : Statistique Canada, Indice des prix des entrées dans l'agriculture, (nº 62-004 au catalogue)

Il est de notoriété commune que le cours des produits de base baisse. Ainsi, les prix du blé ont en moyenne diminué d'environ 3,05 $ CAN la tonne par an depuis 1916 (figure 2). De nombreux citoyens des régions rurales espèrent qu'une augmentation du cours des produits de base viendra sauver leur collectivité rurale. Il est vrai qu'une augmentation du cours des produits de base ferait augmenter l'argent circulant dans les régions rurales. Cependant, ce sont les gens, et non l'argent, qui constituent les collectivités rurales. Indépendamment du prix du produit, l'augmentation de la valeur du temps humain provoquera l'adoption de technologies permettant d'économiser de la main-d'œuvre, et moins de gens seront employés dans les industries du secteur primaire.

Les collectivités rurales traditionnelles continueront de connaître une baisse de l'emploi dans le secteur primaire, indépendamment du cours des produits de base. La bonne nouvelle est que la valeur du temps humain continue d'augmenter (c.-à-d. que nos salaires réels augmentent). La mauvaise nouvelle pour les collectivités rurales traditionnelles est que le secteur primaire continuera de se débarrasser de main-d'œuvre. Connaîtront le succès à l'avenir les collectivités rurales qui auront trouvé de nouveaux biens ou de services à vendre.

Figure 2 Le prix du blé diminue, après prise en compte de l'inflation



Source : Statistique Canada, CANSIM, Série D216036 pour le prix à la ferme moyen du blé par tonne, mis à jour par rapport à 1984 avec la composante blé (à l'exclusion des semences) de l'indice des prix des matières brutes de la série P6508 de CANSIM. Ce rajustement pour l'inflation est l'indice des prix à la consommation, tableau nº 326-0002 de CANSIM, modifié en fonction de 1997 = 100.

Moteur nº 2 : Tendances du prix de la ruralité[1]

Compte tenu du rôle crucial que joue la distance dans notre compréhension de la ruralité[2], il est important de savoir si le prix de la distance (c.-à-d. le prix qu'il en coûte pour surmonter la distance) augmente ou diminue au fil du temps. Nous savons tous que le temps nécessaire pour traverser le Canada a diminué, passant de nombreux mois pour les commerçants de fourrures qui se déplaçaient en canoë (dans les années 1700), à de nombreux jours pour les voyageurs qui traversaient le pays en train (à la fin des années 1800) à de nombreuses heures pour ceux qui le font en avion à réaction (au milieu des années 1900). Le coût en temps a baissé, mais à quel point le coût en argent a-t-il diminué?

La distance et la densité définissent le monde rural. La densité renvoie au nombre de gens au kilomètre carré; une densité élevée (c'est-à-dire un gros village ou une ville) signifie

1. Cette section résume le débat au sujet des tendances du prix de la ruralité par Bollman et Prud'homme (2006).
2. Le terme « ruralité » est utilisé dans le sens du degré d'être rural. Ainsi, le degré de ruralité serait plus élevé pour des personnes vivant à un endroit ayant une densité démographique plus faible ou à un endroit plus éloigné d'un centre urbain.

qu'il existe à cet endroit des services d'un ordre supérieur[3]. La distance est une mesure de ce qu'il en coûte en temps et en argent pour accéder à ces services ou vendre à ces marchés. Les endroits où la densité de la population est faible et où les distances sont grandes sont donc plus ruraux que les autres[4]. Une diminution du prix de la distance indiquerait une diminution du prix de la ruralité.

Tendance en matière de prix du transport des biens

En général, le prix du transport des biens a diminué au fil du temps (par rapport aux tendances générales des prix). À l'exception de quelques soubresauts à la hausse, le prix du transport par rail des marchandises a chuté continuellement depuis le début des années 1960 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 1). Le prix du transport des biens par camion a quelque peu augmenté jusqu'à la fin des années 1970, mais a diminué depuis lors (figure 3).

Comme le soulignent Glaeser et Kohlase (2004) et Rietveld et Vickerman (2004), l'efficacité accrue (et donc la diminution des coûts) des transbordements (c'est-à-dire chargement, déchargement, moins de temps en entreposage temporaire, etc.) est l'une des raisons de la baisse du prix du transport des marchandises.

3. Des services « d'ordre supérieur » correspondent à la présence d'un chirurgien du cerveau dans un hôpital métropolitain plutôt que d'un omnipraticien dans un petit hôpital, ou à celle d'une équipe de hockey professionnel plutôt que d'une équipe cadette à la patinoire locale.
4. Veuillez remarquer que les distances à parcourir pour avoir accès à différents services ou à différents marchés sont différentes. La mesure de la ruralité change donc selon qu'on prend en compte l'accès à un spectacle mensuel de ballet, à une allée de curling ou à un nombre important de restaurants biologiques pour vendre ses produits agricoles biologiques.

Figure 3 Les prix du transport par camion ont diminué depuis la fin des années 1970

Source : Statistique Canada, Indice implicite des prix du PIB

Dans le secteur du transport aérien, la tendance en matière de prix du transport (des gens et du fret combinés) a été stable pendant les années 1960 et 1970, plus élevée, mais stable, pendant les années 1980 et au début des années 1990, mais a augmenté au cours des dernières années (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 3).
Nous constatons par conséquent que le prix du transport des biens par rail ou par camion a chuté, tandis que le prix du transport aérien des biens (et des gens) s'est accru ces dernières années.

La baisse du prix du transport des biens au fil du temps est l'une des raisons de l'augmentation de l'étalement géographique de la production des composantes des biens manufacturés, qui sont transportés depuis divers endroits vers l'usine de montage (utilisant souvent des systèmes de livraison « juste à temps »).Ce phénomène correspond à la tendance actuelle des grands fabricants consistant à confier une partie de leurs processus de production à de petites entreprises indépendantes. L'étalement géographique des entreprises qui fabriquent les composantes du produit final est dû, en partie, à la diminution du prix du transport des biens.

La baisse du prix du transport des biens est l'un des facteurs qui expliquent le déplacement des emplois du secteur de la fabrication vers les régions rurales (Baldwin *et al.*, 2001). Il y a toujours eu des emplois du secteur de la fabrication (transformation du poisson, fonderies, scieries, usines de pâtes et papiers, etc.) en milieu rural au

Canada, mais certains des nouveaux emplois de ce secteur font partie du réseau des systèmes de livraison juste à temps. Dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le prix du transport des biens diminue dans l'avenir, on peut s'attendre aussi à ce que les emplois du secteur manufacturier continuent de migrer vers les régions rurales.

Aparté sur les tendances du secteur manufacturier rural

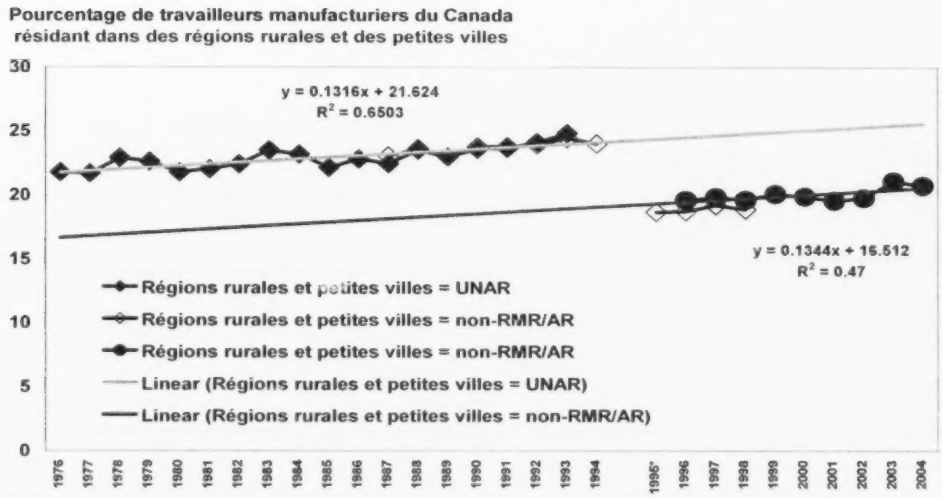
Un fléchissement relatif du prix du transport des biens devrait accroître la compétitivité des régions rurales dans le secteur manufacturier. David Freshwater (2003) a fait valoir que l'on peut s'attendre à ce que le secteur manufacturier constitue le fondement des exportations des collectivités rurales qui connaîtront le succès à l'avenir.

Au Canada, la fabrication était une activité rurale à ses débuts, car les activités principales se déroulaient à proximité des lieux de récolte et d'extraction de ressources brutes, notamment les usines de transformation de poisson, les scieries, les usines de pâte et papier et les fonderies. De même, pour bon nombre d'activités de fabrication précoces, il fallait des chutes d'eau pour actionner les roues hydrauliques; or, les chutes se trouvaient principalement dans les régions rurales.

Au cours des trois dernières décennies, la partie rurale du Canada a accru sa part de l'emploi total du secteur manufacturier (figure 4) (voir également Beshiri, 2001). Si nous définissons « être concurrentiel » comme augmenter sa part du marc hé (p. ex., Brinkman, 1987), le Canada rural est concurrentiel dans le secteur manufacturier. La part de la main-d'œuvre du secteur manufacturier du Canada qui vit dans des régions rurales et des petites villes a augmenté d'environ 0,13 point de pourcentage par an depuis 1976[5]. En 2004, 21 % des travailleurs manufacturiers du Canada vivaient dans des régions rurales et des petites villes. Manifestement, quelques-uns de ces résidents peuvent faire la navette vers de grands centres urbains pour travailler. Cependant, la main-d'œuvre résidente dans chaque degré de ruralité (dans chaque zone d'influence métropolitaine [McNiven *et al.*, 2000]) a préservé sa part de la main-d'œuvre globale du Canada (figure 5). Ainsi, chaque type de région rurale semble « concurrentiel » sur le plan de l'emploi dans le secteur manufacturier.

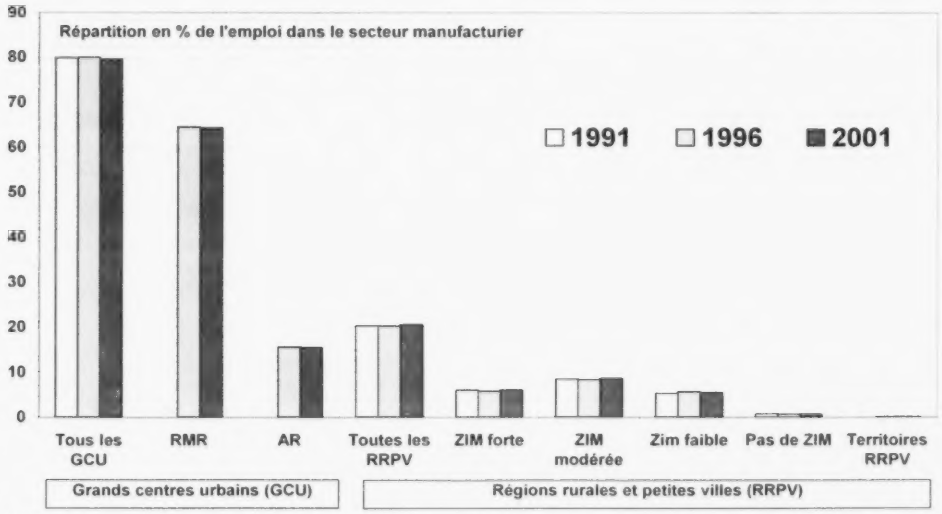
5. Il convient de noter que certaines régions rurales ont été reclassées comme régions urbaines en 1995. Certaines villes ont dépassé le seuil de 10 000 habitants dans le noyau urbain et, dans d'autres cas, les tendances de navettage ont changé, certaines régions rurales ont été affectées au marché de la main-d'œuvre des grands centres urbains. Il est intéressant de relever qu'après ce reclassement, les régions rurales et les petites villes restantes ont continué d'accroître leur part de l'emploi dans le secteur manufacturier du Canada au même taux – le coefficient de temps (variable « *x* » dans la figure 4) était 0,13, tant avant qu'après le reclassement de 5 points de pourcentage de la main-d'œuvre manufacturière du Canada de « régions rurales et petites villes » à « grands centres urbains ».

Figure 4 Les régions rurales et les petites villes du Canada affichent des gains au chapitre de l'emploi dans le secteur manufacturier par rapport à l'ensemble du Canada



Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active. Les unités non autoreprésentatives (UNAR) sont de petites municipalités (qui comptent en général moins de 10 000 habitants). Une région métropolitaine de recensement (RMR) est un noyau urbain de 100 000 habitants et plus et comprend des municipalités voisines dont au moins 50 % de la main-d'œuvre travaille dans le noyau urbain. Une agglomération de recensement (AR) est un noyau urbain de 10 000 à 99 999 habitants et comprend des municipalités voisines dont au moins 50 % de la main-d'œuvre travaille dans le noyau urbain. Un astérisque (*) indique que la variation peut être partiellement attribuable à une modification du plan d'enquête.

Figure 5 Chaque zone d'influence métropolitaine a conservé sa part de l'emploi total dans le secteur manufacturier du Canada, 1991 à 2001



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1991, 1996 et 2001. Les données ont été établies selon des limites courantes. Une région métropolitaine de recensement (RMR) est un noyau urbain de 100 000 habitants et plus et comprend des municipalités voisines dont au moins 50 % de la main-d'œuvre travaille dans le noyau urbain. Une agglomération de recensement (AR) est un noyau urbain de 10 000 à 99 999 habitants et comprend des municipalités voisines dont au moins 50 % de la main-d'œuvre travaille dans le noyau urbain. Les zones d'influence métropolitaines (ZIM) sont affectées en fonction de la part de la main-d'œuvre qui travaille dans une RMR ou une AR (ZIM forte : 30 % ou davantage; ZIM modérée : 5 % à 29 %; ZIM faible : 1 % à 5 %; pas de ZIM : pas de navette).

Tendance en matière de prix de la transmission de l'information

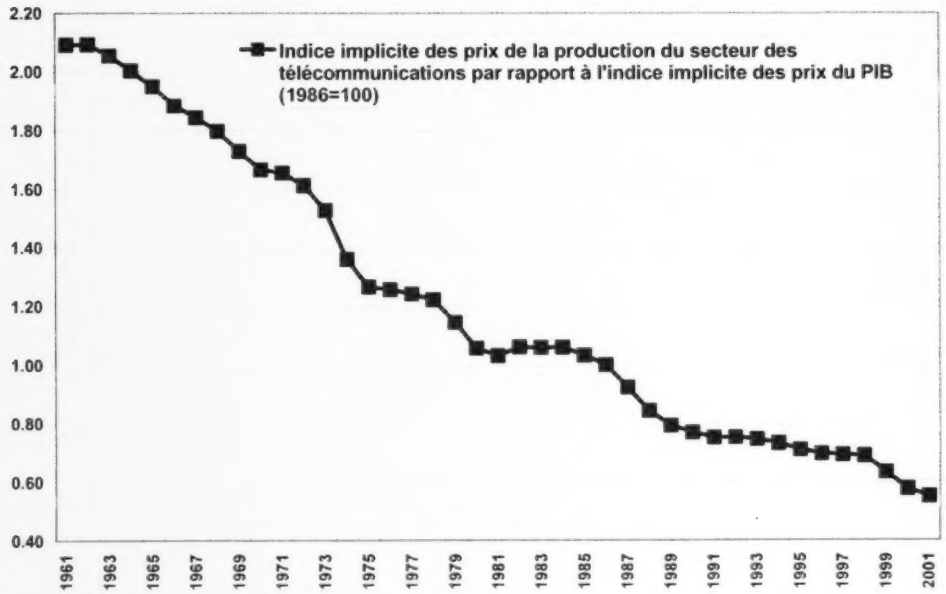
Le prix des services fournis par le secteur des télécommunications a diminué continuellement depuis les années 1960 (figure 6).

La diminution du prix des services téléphoniques a été un élément important de la diminution du prix des services de télécommunications. L'Internet est nouveau, et son prix a été à la baisse au cours des dernières années. Cependant, le prix des services postaux a augmenté depuis le milieu des années 1970 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 8). Le prix des services postaux correspond essentiellement au prix des timbres pour les lettres et les colis. À l'exception des services postaux, le prix global de la transmission de l'information d'un lieu à l'autre a par conséquent baissé.

La diminution générale du prix du transfert de l'information signifie une diminution du prix de cette dimension de la ruralité. Les communications du monde rural au monde urbain, du monde rural au monde rural et du monde urbain au monde rural sont relativement moins coûteuses qu'elles ne l'étaient. Il se peut toutefois que le prix des communications du monde urbain au monde urbain ait chuté encore plus vite. Comme preuve empirique, nous pourrions nous demander « qui a eu le système de transmission à large bande le premier? ».

La chute du prix de la transmission de l'information est une arme à double tranchant. Les habitants des régions rurales peuvent recevoir et transmettre l'information plus rapidement, mais les habitants des villes peuvent en faire autant. Ceci changera les possibilités dans les régions rurales. Nous voyons moins de caissiers de banque et moins d'agents de voyage dans les régions rurales. Verrons-nous davantage d'entrepreneurs ruraux qui utiliseront l'Internet pour vendre leurs biens et services?

Figure 6 Les prix des télécommunications ont chuté depuis les années 1960

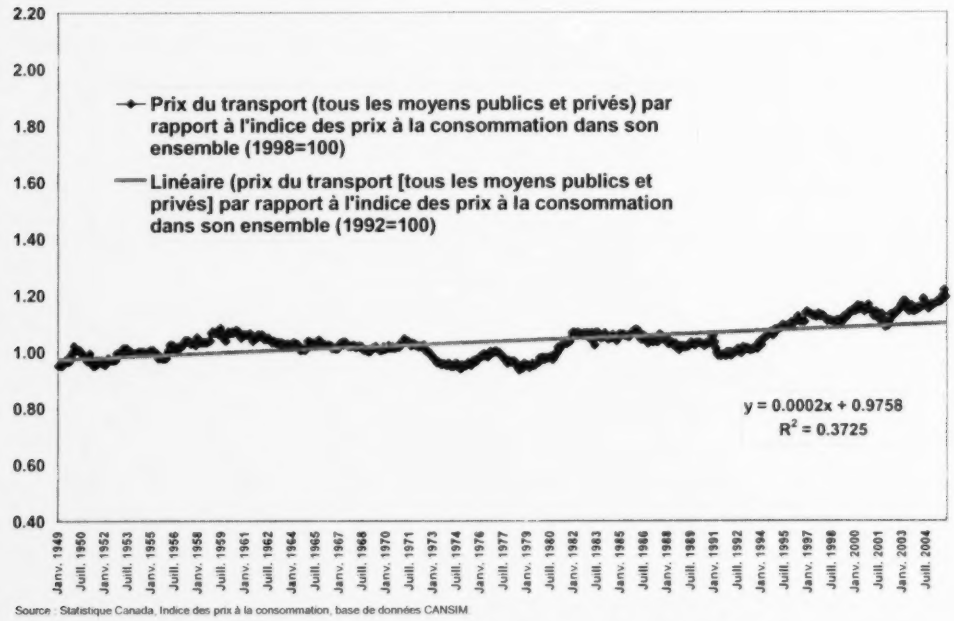


Source : Statistique Canada, Indice implicite des prix du PIB

Tendance en matière de transport des gens

Le prix des services de transport achetés par les consommateurs a légèrement augmenté avec le temps (figure 7). Cette tendance à long terme a toutefois varié au fil du temps.

Figure 7 Le prix du transport des personnes a augmenté tout au long des années 1990



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM

Le prix des transports a augmenté pendant les années 1950, chuté tout au long des années 1960 et 1970, bondi au moment de la crise du prix de l'énergie du début des années 1980, mais chuté ensuite pendant les années 1980 avant d'augmenter de façon générale au début des années 1990 et de continuer depuis. Dans l'ensemble, le prix relatif du transport de personnes s'est accru (par rapport à la tendance générale des prix à la consommation), bien qu'il y a eu de longues périodes de diminution des prix.

Veuillez remarquer que la figure 7 est à la même échelle que les autres graphiques afin qu'il soit possible de comparer l'ampleur du changement relatif des prix d'un graphique à un autre. Entre le prix mensuel le plus bas (en décembre 1991, indice = 0,992) et le prix mensuel le plus élevé (en septembre 2005, indice = 1,22), le prix du transport des personnes (tous les moyens de transport, publics et privés) s'est accru de 23 % par rapport à la tendance globale des prix.

Quelqu'un peut choisir soit le transport public (autobus, trains, avions) ou privé (principalement, l'utilisation d'un véhicule privé) pour aller d'un endroit à un autre. En général, le prix des services de transport public tout autant que celui des services de transport privé ont augmenté depuis le début des années 1990.

Prix des services de transport privé

La principale composante des frais de transport auxquels les consommateurs font face est le coût des déplacements en véhicule privé (surtout des automobiles). Dans l'ensemble, le prix du transport privé a diminué presque constamment pendant les années 1950, 1960 et 1970 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 10). Le prix a bondi au moment de la montée en flèche du prix de l'énergie au début des années 1980, mais est redescendu par la suite au cours des années 1980. Le prix du transport privé augmente toutefois depuis le début des années 1990.

Le prix global du transport privé comporte trois éléments principaux[6] :

a) le prix de l'essence;
b) le prix d'achat d'un nouveau véhicule;
c) le prix de l'assurance du véhicule.

Nous allons examiner chacune de ces composantes tout à tour.

Le prix de l'essence a relativement chuté, pendant les années 1950, 1960 et 1970; il s'est emballé au début des années 1980, puis est, de manière général redescendu de ce sommet pendant les années 1980 et 1990; il est toutefois relativement élevé depuis le début des années 2000 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 11).

Le prix d'achat d'un nouveau véhicule, par rapport au prix global des biens et des services à la consommation, quoique ayant présenté un léger mouvement à la hausse au début des années 1990, a diminué en général depuis le début des années 1960 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 12).

Ce qu'il en coûte pour assurer un véhicule – un aspect important du transport privé – a continuellement et de façon généralisée augmenté dans le temps (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 13).

Par conséquent, malgré la diminution du prix d'achat d'un véhicule neuf, le prix du transport des personnes dans l'espace a augmenté, en partie en raison de l'augmentation relative du prix de l'essence ces dernières années et par suite de l'augmentation du prix de l'assurance.

Les prix des services de transport public

Dans l'ensemble, le prix du transport public (c.-à-d. les prix des billets pour le voyage en avion, en train, en autobus, en métro, et de la course en taxi, etc.) que doivent payer les particuliers a augmenté avec le temps (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 14). Cette augmentation contraste avec la diminution du prix du transport privé des années 1950

---

6. Le prix des pièces, de l'entretien et des réparations n'a pas changé dans le temps par rapport à la tendance de l'indice d'ensemble des prix à la consommation. Veuillez remarquer aussi que les dépenses effectuées pour l'essence ont été le double à peu près de celles qui ont été faites pour les pièces, l'entretien et les réparations. Les dépenses d'assurance représentent une fois et demi environ le niveau des dépenses pour les pièces, l'entretien et les réparations (voir Statistique Canada [2004], tableau A, p. 50).

aux années 1980, avant que les prix ne remontent au niveau relatif du début des années 1960 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 10). Le prix du transport public est deux fois plus élevé dans les années 2000 que ce qu'il était dans les années 1960.

Les vols aériens sont l'une des composantes du panier de services de transport public achetés par les consommateurs. Il peut s'agir de vols intérieurs ou internationaux. Le prix du transport aérien payé par les particuliers a été relativement stable (comparativement à la tendance pour tous les prix) pendant les années 1960 et la plus grande partie des années 1970 (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 15). Depuis le bond des prix de l'énergie au début des années 1980, le prix que les consommateurs déboursent pour les voyages en avion augmente par rapport au prix moyen des biens et des services qu'ils achètent. Les prix payés par les consommateurs en 2004 ont représenté le double de ceux qu'ils payaient au cours des années 1970; cependant, le prix du transport des gens ET du fret (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 3) n'était en 2001 supérieur que de 50 % au prix des années 1970.

Ce qu'il en coûte pour transporter des gens par les systèmes d'autobus ruraux et interurbains a chuté pendant les années 1960 et 1970, mais a augmenté depuis ce temps (Bollman et Prud'homme, 2006, figure 16).

Dans l'ensemble, le prix du transport public des passagers a augmenté davantage que le prix du transport privé des gens.

L'augmentation du prix du transport des gens[7], si elle continue, aura des répercussions importantes sur les milieux ruraux. Ce qu'il en coûte aux gens de la ville pour se rendre dans les régions rurales augmentera; par exemple, le prix d'une visite touristique au Canada rural augmentera relativement. Ce qu'il en coûte aux gens des régions rurales pour se rendre dans les régions urbaines – par exemple, le prix du navettage vers des emplois en région métropolitaine – augmentera également de façon relative, ce qui réduira peut-être le mouvement des gens des villes vers des endroits ruraux pour y habiter, freinant ainsi l'étalement urbain.

Moteur n° 3 : La démographie

Les Autochtones demeureront un moteur pour des parties de la démographie rurale du Canada

Par le passé, les régions rurales du Canada avaient une forte population autochtone, et les Autochtones canadiens ont vécu de façon prédominante dans les régions rurales. Avec le temps, une proportion toujours plus importante d'Autochtones a élu domicile dans les

7. Il convient de noter que je ne parle pas de savoir si le coût du transport a augmenté ou diminué pour les habitants des régions rurales par rapport à ceux des régions urbaines. Je demande plutôt si le prix d'un voyage a augmenté ou diminué. Si le prix a augmenté, le prix de la ruralité a augmenté, et le rural est plus éloigné de l'urbain (comparativement à la période où les prix étaient moins élevés). Le voyage d'une région rurale à une région urbaine est plus cher, comme l'est le voyage d'une région urbaine à une région rurale. Il est plus cher pour des gens d'une région rurale d'avoir accès aux services urbains et il est plus coûteux pour les habitants urbains d'avoir accès aux services ruraux. Cette variation du prix du transport de personnes entre les régions urbaines et rurales a des conséquences importantes sur le développement rural.

centres urbains. En 2001, 23 % vivaient dans des régions à prédominance urbaine, et 65 % des Autochtones résidaient dans des régions à prédominance rurale (tableau 1).

Dans l'ensemble, les Autochtones représentaient 3,3 % de la population du Canada en 2001. Dans les régions rurales non adjacentes à des régions métropolitaines, les Autochtones représentaient 6 % de la population, et dans les régions rurales du Nord, ils représentaient 34 % de la population.

La population autochtone du Canada devrait passer de 0,97 million en 2001 à 1,4 million de personnes en 2017 (Statistique Canada, 2005). La majeure partie de cette croissance devrait se produire dans les réserves indiennes (qui sont en grande partie des régions à prédominance rurale) ou dans les grandes régions métropolitaines.

La croissance démographique autochtone est une caractéristique importante de l'évolution démographique dans certaines parties du Canada rural. La proportion de la population totale représentée par les Autochtones devrait se situer à 21 % en Saskatchewan (en hausse par rapport aux 14 % enregistrés en 2001) et à 18 % au Manitoba (en hausse par rapport aux 14 % enregistrés en 2001) (figure 8). Les enfants autochtones, exprimés en pourcentage de tous les enfants de la Saskatchewan, devraient passer de 26 % en 2001 à 37 % en 2017 (figure 9). Au Manitoba, cette proportion devrait passer de 24 % en 2001 à 31 % en 2017. Ce moteur démographique exercera un effet à la fois sur les régions rurales et les régions métropolitaines de chaque province. Ceci représente une possibilité de croissance démographique rurale (et de croissance métropolitaine dans certaines villes).

Tableau 1 Population ayant déclaré une identité autochtone, Canada, 2001

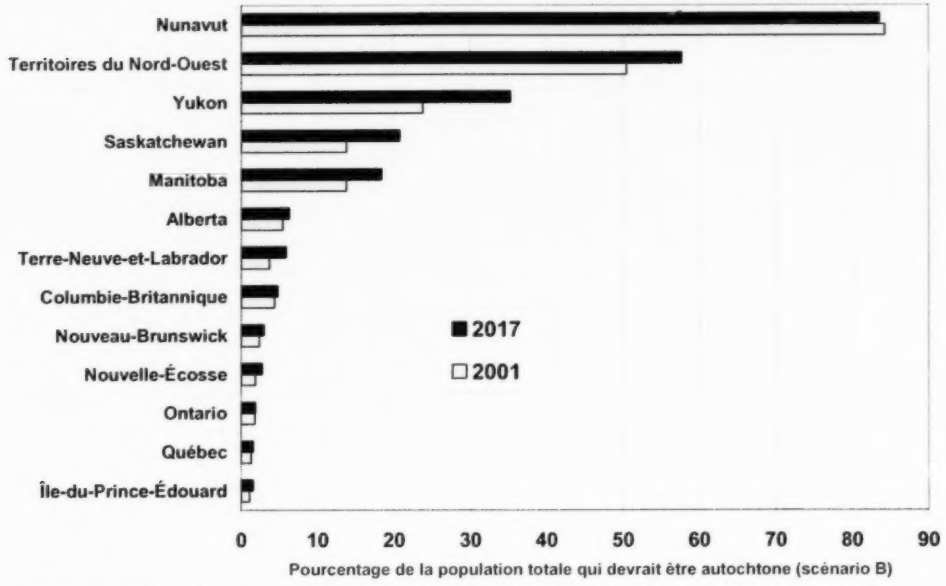
			Régions à prédominance rurale				
	Régions à prédominance urbaine	Régions intermédiaires	Toutes les régions à prédominance rurale	Régions rurales adjacentes à des rég. métropolitaines	Régions rurales non adjacentes à des rég. métropolitaines	Régions rurales du Nord	Toutes les régions
	*** Population ***						
Population ayant déclaré une identité autochtone	225,285	119,095	631,965	177,810	240,845	213,310	976,345
Population totale	14,944,855	5,932,162	9,130,077	4,615,955	3,896,493	617,629	30,007,094
	* Population ayant déclaré une identité autochtone exprimée en % de la population totale *						
	1.5	2.0	6.9	3.9	6.2	34.5	3.3
	*** Répartition en pourcentage de la population ***						
Population ayant déclaré une identité autochtone	23.1	12.2	64.7	18.2	24.7	21.8	100.0
Population totale	49.8	19.8	30.4	15.4	13.0	2.1	100.0

Population ayant déclaré une identité autochtone : personne ayant déclaré appartenir à au moins un groupe autochtone, c'est-à-dire Indien de l'Amérique du Nord, Métis ou Inuit (Esquimau) et/ou personne ayant déclaré être un Indien visé par un traité ou un Indien inscrit tel que défini par la *Loi sur les Indiens du Canada* et/ou personne ayant déclaré appartenir à une bande indienne ou à une première nation.

Les régions à prédominance rurale ont une population dont plus de 50 % vit dans des communautés rurales. Les communautés rurales ont une densité de population inférieure à 150 habitants au kilomètre carré. Les régions intermédiaires et à prédominance urbaine ont une population dont 15 % à 49 % et moins de 15 % respectivement, habitent dans une communauté rurale.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2001.

Figure 8 Il est prévu qu'en 2017, 21 % de la population de la Saskatchewan sera autochtone

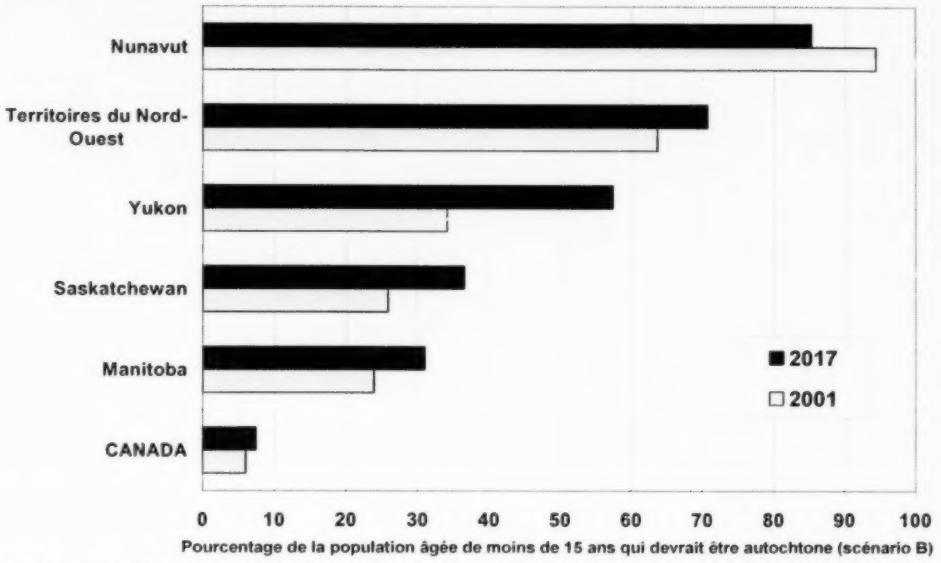


Source : Statistique Canada (2005), **Projections des populations autochtones, Canada, provinces et territoires, 2001 à 2017** (Ottawa : Statistique Canada, nº 91-547 au catalogue)

Il y a cependant des défis. En règle générale, la population autochtone du Canada a réalisé d'immenses progrès sur le plan des conditions socioéconomiques, mais l'écart avec les Canadiens non autochtones ne s'est pas rétréci (beaucoup) pendant les années 1980 (Gouvernement du Canada, 1995). À la fin des années 1990, l'écart demeurait important, mais il a continué de diminuer quelque peu. Ainsi, le taux de chômage des Autochtones des grandes villes était de 12 points de pourcentage plus élevé que celui des non-Autochtones en 1996; cet écart s'est quelque peu resserré, et s'établissait à 6,5 points de pourcentage en 2001 (figure 10). Cependant, un large fossé socioéconomique demeure entre les Autochtones et la population non autochtone, et ce fossé est semblable dans les régions urbaines et rurales[8].

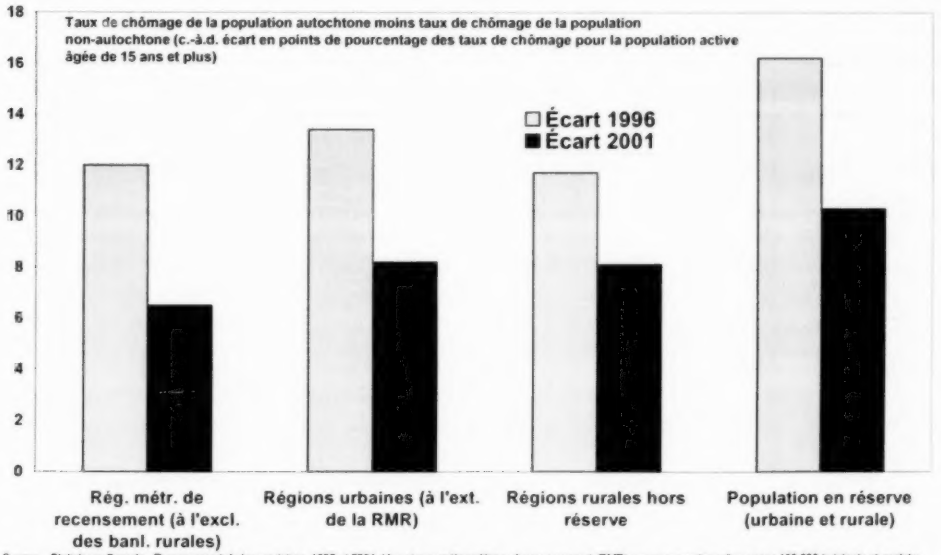
8. Divers tableaux sont disponibles à l'adresse suivante : (www12.statcan.ca/francais/census01/products/standard/themes/ListProducts.cfm?Temporal=2001&APATH=3&THEME=45&FREE=0).

Figure 9 Il est prévu qu'en 2017, 37 % des enfants de la Saskatchewan de moins de 15 ans seront autochtones



Source : Statistique Canada (2005). Projections des populations autochtones, Canada, provinces et territoires, 2001 à 2017. (Ottawa : Statistique Canada, nº 91-547 au catalogue).

Figure 10 L'écart entre le taux de chômage chez les Autochtones et chez les non-Autochtones s'est quelque peu resserré entre 1996 et 2001



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1996 et 2001. Une région métropolitaine de recensement (RMR) a un noyau urbain d'au moins 100 000 habitants et englobe toutes les municipalités avoisinantes dont au moins 50 % de la population active travaille dans le noyau urbain. (Sauf que dans le cas présent, les résidents ruraux à l'intérieur d'une RMR sont exclus.) Rural désigne les personnes vivant à l'extérieur des centres de 1 000 habitants ou plus et urbain désigne les personnes vivant dans des centres de 1 000 habitants ou plus.

Les avantages économiques des agglomérations sont le moteur de la croissance démographique des villes

Les agglomérations existent et perdurent en raison des facteurs externes qui accroissent la productivité et maintiennent la cohésion des villes (Alasia, 2005; Hite, 2004). Les débordements localisés de connaissances sont un facteur externe clé, mais pas le seul.

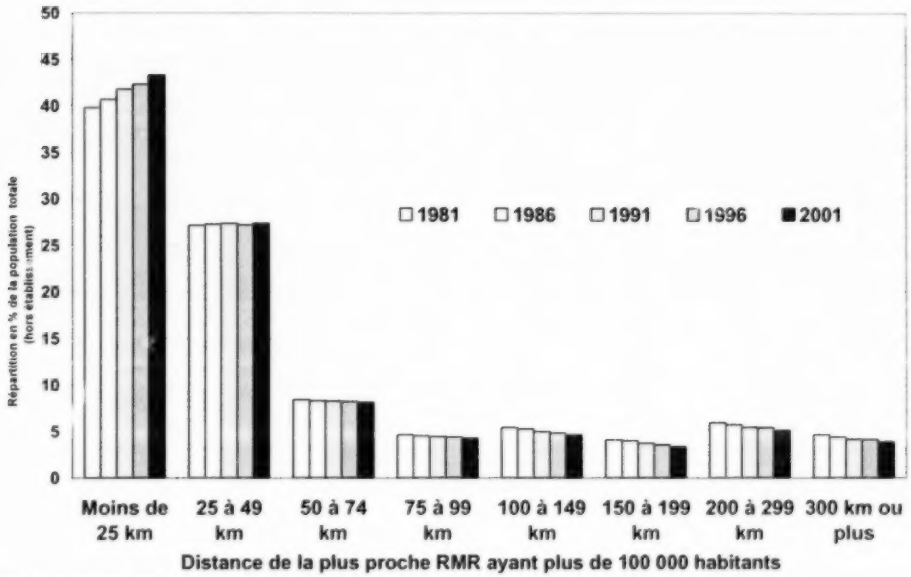
> *Une caractéristique essentielle de l'apprentissage est qu'il fait intervenir les interactions avec autrui. La forte densité de population et la grande diversité permettent une hausse du nombre et de la richesse des interactions. À leur tour, les interactions facilitent la production, la diffusion et l'accumulation de savoir; autrement dit, l'agglomération facilite l'apprentissage et l'innovation.* (Alasia, 2005, p. 59).

Les économies des agglomérations (ou les économies d'échelle externes) sont le moteur de la croissance démographique des villes. La question pour les régions rurales est la suivante : les régions rurales peuvent-elles trouver des moyens de s'accoupler à ce moteur? Une option consiste à produire des biens et services spécialisés pour les vendre aux marchés à créneaux métropolitains qui sont riches, croissants et segmentés.
Le Canada est classé comme pays typique de l'OCDE pour ce qui est de la proportion de la population qui vit dans les régions urbaines et rurales (Cunningham et Bollman, 1997, figure 4).

Entre 1981 et 2001, les régions métropolitaines ont eu la part du lion de la croissance démographique. La proportion de la population du Canada habitant dans un rayon de 25 kilomètres d'une région métropolitaine[9] s'est hissée à 43 % en 2001 (figure 11). Le pourcentage de la population habitant dans un rayon de 25 à 49 kilomètres est resté stable à 27 % au cours de la période de 1981 à 2001. Ainsi, en 2001, 70 % de la population du Canada vivait dans un rayon de 50 kilomètres d'une région métropolitaine.

9. Dans le présent document, région métropolitaine désigne une région métropolitaine de recensement (RMR) qui a un noyau urbain d'au moins 100 000 habitants et comprend toutes les villes et municipalités environnantes dont au moins 50 % de la population active travaille dans le noyau urbain.

Figure 11 Les collectivités situées dans un rayon de moins de 50 km d'une RMR de plus de 100 000 habitants ne sont, en moyenne, pas concurrentielles (leur proportion de la population totale diminue)

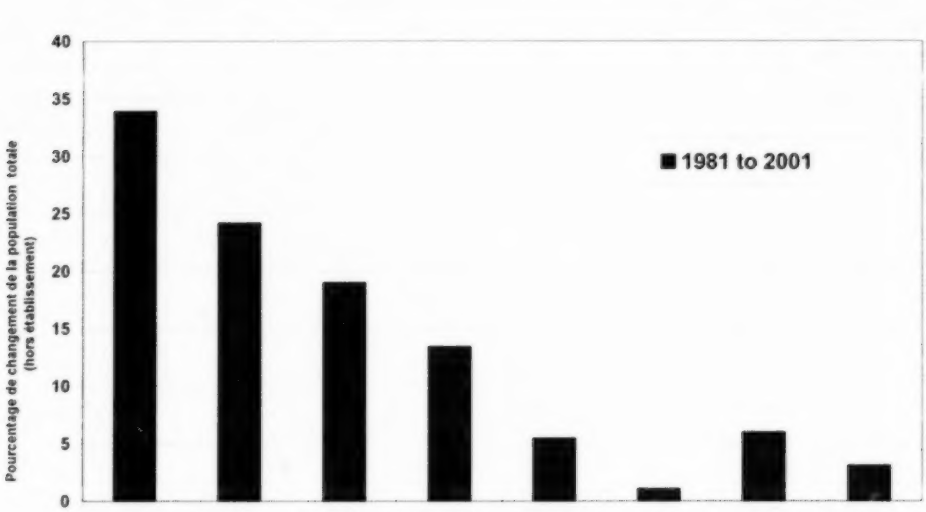


Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1981-2001.
Une RMR (région métropolitaine de recensement) a un noyau urbain d'au moins 100 000 habitants.

La proportion de la population du Canada vivant dans des collectivités situées dans un rayon supérieur à 50 kilomètres d'une région métropolitaine a diminué continuellement pendant la période de 1981 à 2001. Si l'on définit « être concurrentiel » comme augmenter sa part du marché, ces collectivités n'ont pas été concurrentielles, en moyenne, au cours de cette période.

Plus la collectivité est éloignée d'une région métropolitaine, plus faible était le taux de croissance démographique (figure 12). En moyenne, la croissance démographique a été positive dans chaque groupe de collectivités, mais les collectivités situées à plus de 50 kilomètres d'une région métropolitaine se sont accrues à un rythme plus faible que le taux national de croissance démographique (qui affichait une augmentation de 23 % entre 1981 et 2001). Par conséquent, le pourcentage de la population du Canada dans ces collectivités a diminué au cours de ces deux décennies.

Figure 12 Plus la distance d'une région métropolitaine est grande, plus le taux de croissance démographique est faible, en moyenne, entre 1981 et 2001

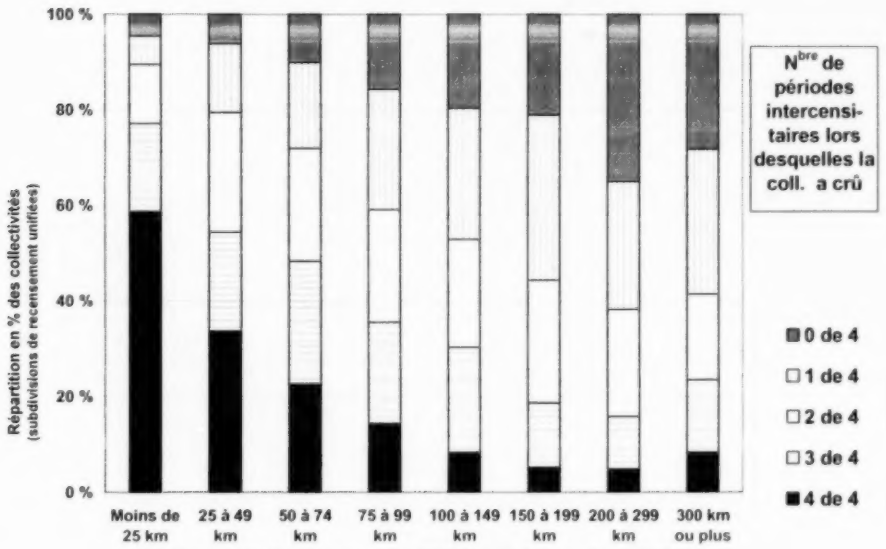


Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1981-2001.
Une RMR (région métropolitaine de recensement) a un noyau urbain d'au moins 100 000 habitants.

La capacité des régions métropolitaines à stimuler la croissance démographique semble exceptionnellement élevée (à la figure 12). Cependant, toutes les régions métropolitaines et toutes les collectivités à proximité de régions métropolitaines n'ont pas eu un rendement égal au cours des années 1980 et 1990. En fait, 58 % seulement des collectivités situées dans un rayon de 25 kilomètres d'une région métropolitaine ont réussi à réaliser une croissance démographique dans quatre des quatre périodes intercensitaires, entre 1981 et 2001 (figure 13). Un autre groupe de 18 % a affiché une augmentation de sa population lors de trois des quatre périodes intercensitaires, mais a enregistré une diminution de la population lors d'une période de cinq ans entre 1981 et 2001. Il est peut-être surprenant de constater que 5 % des collectivités situées dans un rayon de 25 kilomètres d'une RMR ont connu une diminution continue entre 1981 et 2001. Une économie métropolitaine agglomérée avoisinante n'a pas été en mesure de stimuler la croissance démographique dans ces collectivités.

Il semble que les collectivités éloignées de 200 à 299 kilomètres d'une RMR ont eu le pire rendement sur le plan de la croissance démographique au cours des années 1980 et des années 1990. À peine 5 % ont affiché une croissance démographique continue dans quatre des quatre périodes intercensitaires, et plus d'un tiers ont subi une diminution constante de la population lors de ces deux décennies. Ces collectivités étaient éloignées de plus de deux heures des « avantages » d'une région métropolitaine, notamment un aéroport international, un grand hôpital, un marché potentiel pour les biens et services produits dans la collectivité non métropolitaine, etc.

Figure 13 Dans le cas des collectivités situées dans un rayon de 25 km d'une RMR de plus de 100 000 habitants, 58 % des collectivités ont connu une croissance lors de 4 des 4 périodes intercensitaires entre 1981 et 2001



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1981-2001
Une RMR (region métropolitaine de recensement) a un noyau urbain d'au moins 100 000 habitants

Les régions rurales sont concurrentielles pour attirer deux groupes démographiques : les jeunes adultes et les jeunes retraités.

En règle générale, les régions rurales sont concurrentielles pour attirer des personnes de chaque groupe d'âge de 25 à 69 ans, c'est-à-dire plus de personnes de chacun de ces groupes d'âge déménagent dans des régions rurales qu'il n'en déménage des régions rurales (figure 14) (Rothwell, 2002; Rothwell *et al.*, 2002).

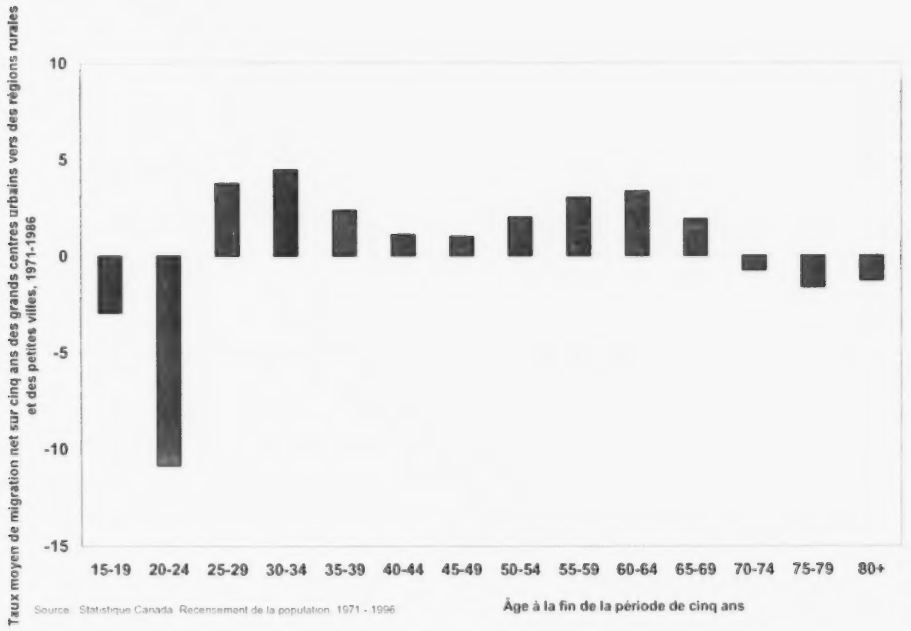
Les jeunes adultes déménagent dans les régions rurales à proximité des villes (Bollman, 2000, figure 23). Ils trouvent que le logement est moins cher, qu'il y a plus d'espace ouvert pour élever des enfants, et un des conjoints peut faire le long déplacement en voiture en ville pour travailler.

Les jeunes ruraux disent qu'ils quittent les régions rurales en raison du manque d'emplois, du manque de possibilités d'enseignement postsecondaire et du manque de divertissements (figure 15). Lorsqu'on leur a demandé ce qui les attirerait à vivre dans une collectivité rurale, les emplois et l'éducation de même que les divertissements n'apparaissaient pas dans leurs réponses. Au lieu de cela, c'était la famille et la sécurité personnelle (lors d'une enquête antérieure au 9 septembre) qui rendaient les régions rurales attrayantes (figure 16). Enfin, lorsque l'on demandait aux jeunes ruraux ce qui pourrait être fait pour attirer les jeunes gens vers les collectivités rurales, les emplois et

les divertissements venaient en tête de liste, mais les emplois étaient 50 % moins susceptibles d'être évoqués, comparativement à la déclaration que le manque d'emplois était la principale raison pour laquelle les jeunes quitteraient une région rurale (figure 17).

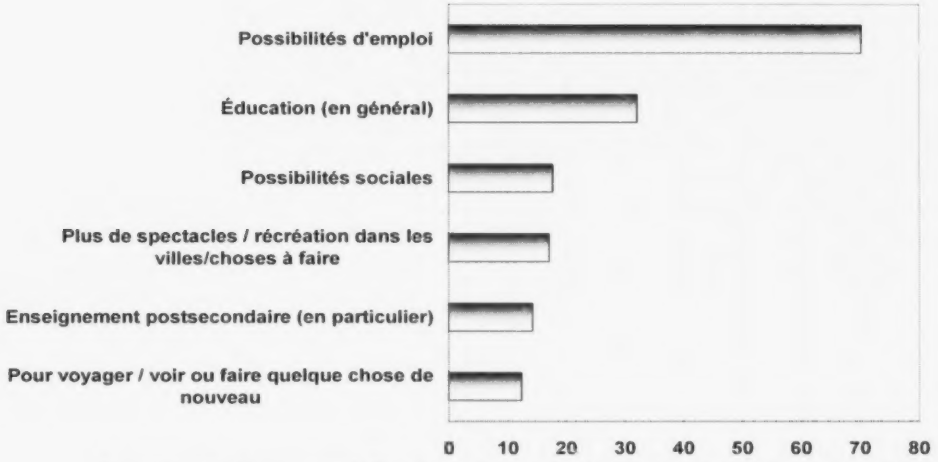
Les régions rurales sont également relativement attrayantes pour les jeunes retraités, c'est-à-dire, les personnes âgées de 55 à 69 ans (figure 14). Pour ce qui est de la capacité d'une collectivité à attirer les jeunes retraités (comme l'indique le pourcentage de personnes d'un groupe d'âge donné qui ont déménagé dans la collectivité au cours des cinq années précédentes), nous constatons que c'est la « région des chalets »[10] qui attire les jeunes retraités. Les collectivités les plus attrayantes comprennent les Laurentides au nord de Montréal, les lacs des Muskokas au nord de Toronto et la vallée de l'Okanagan de la Colombie-Britannique (la carte n'est pas montrée).

Figure 14 L'immigration interne dans les régions rurales et les petites villes du Canada dépasse l'émigration interne dans toutes les classes d'âge de 25 à 69 ans



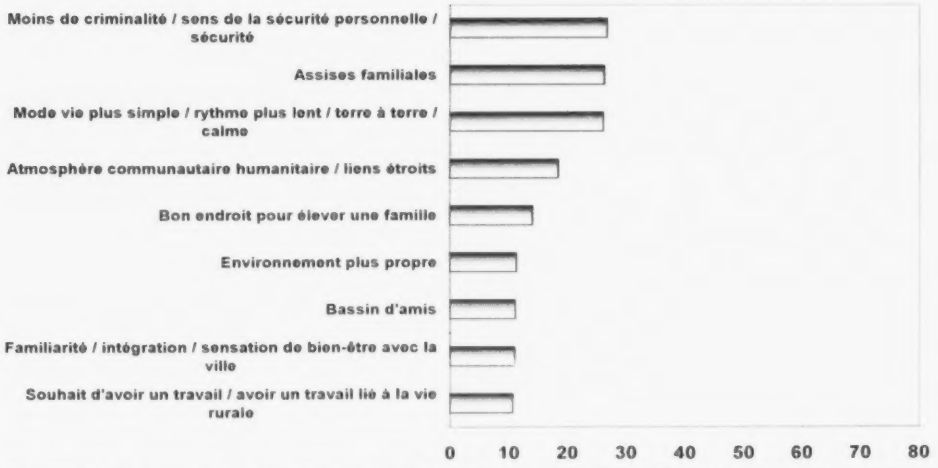
10. Les personnes prennent plus particulièrement leur retraite dans des chalets sur le bord d'un lac qui étaient précédemment utilisés uniquement pendant les vacances d'été.

Figure 15 Les jeunes quittent les collectivités rurales à cause des emplois (nº 1), de l'éducation (nº 2) et des divertissements (nº 3)



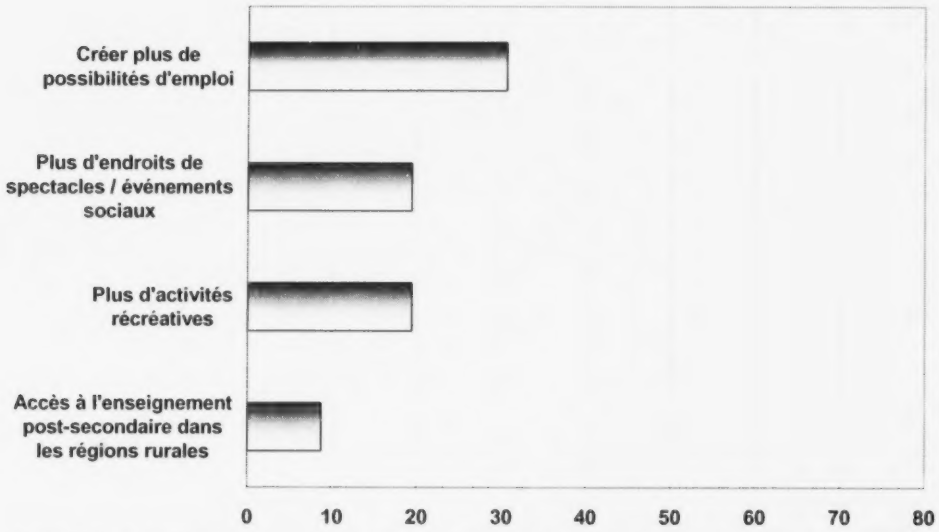
Source : Malatest and Associates. (2002) Technical Report : Research Into Rural Youth Migration (Ottawa : Secrétariat rural)
Le total est supérieur à 100 % parce que des réponses multiples ont été enregistrées.

Figure 16 Les jeunes vivraient dans des collectivités rurales à cause de la famille et de la collectivité



Source : Malatest and Associates. (2002) Technical Report : Research Into Rural Youth Migration (Ottawa : Secrétariat rural)
Le total est supérieur à 100 % parce que des réponses multiples ont été enregistrées.

Figure 17 Les jeunes ruraux disent que plus d'emploi (n° 1) et plus de divertissements (n° 2) attireraient les jeunes vers les collectivités rurales



Pourcentage de jeunes ruraux indiquant des choses particulières qui pourraient être faites pour attirer davantage de jeunes / jeunes adultes dans les collectivités rurales

Source : Malatest and Associates. (2002) Technical Report : Research Into Rural Youth Migration (Ottawa : Secrétariat rural).
Le total est supérieur à 100 % parce que des réponses multiples ont été enregistrées.

Certaines régions rurales réussissent à attirer des immigrants internationaux

La plupart des nouveaux immigrants au Canada choisissent de vivre dans des grandes régions métropolitaines. Par conséquent, dans les régions à prédominance urbaine, en 2001, 28 % des résidents étaient nés à l'extérieur du Canada (Beshiri, 2004). Dans les régions à prédominance rurale, 6 % seulement étaient nés à l'extérieur du Canada. Cependant, certaines régions rurales sont concurrentielles pour attirer les immigrants. Lorsque les 288 divisions de recensement du Canada sont placées en ordre décroissant en fonction de leur capacité à attirer des immigrants (mesurée par la proportion de la population résidente qui est arrivée au cours de l'année précédente), nous trouvons une région à prédominance rurale (la région de Winkler-Altona-Morden du Manitoba) classée en numéro trois (tableau 2). En fait, 9 des 30 régions de tête sont des régions à prédominance rurale.

Tableau 2 La Division de recensement n° 3 du Manitoba a attiré 1,7 % de sa population comme immigrants

Division de recensement	Type de région	Arrivée annuelle d'immigrants en pourcentage de la population totale (moyenne 2000-2001-2002)
Municipalité métropolitaine de Toronto, Ontario	Prédominance urbaine	2.91
Municipalité régionale de Peel, Ontario (à l'ouest de Toronto)	Prédominance urbaine	2.15
Division de recensement n° 3 du Manitoba (comprend Altona, Morden et Winkler)	***Prédominance rurale***	1.71
District régional de Vancouver, Colombie-Britannique	Prédominance urbaine	1.64
Communauté urbaine de Montréal, Québec	Prédominance urbaine	1.43
Comté d'Essex, Ontario (comprend Windsor)	Intermédiaire	1.15
Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Ontario	Prédominance urbaine	1.08
Municipalité régionale de York, Ontario	Intermédiaire	1.02
Division de recensement n° 6 de l'Alberta (comprend Calgary)	Prédominance urbaine	0.83
Municipalité régionale de Waterloo, Ontario	Prédominance urbaine	0.81

Source : Statistique Canada. Composantes de l'accroissement démographique par division de recensement, tableau 051-0035 de CANSIM.

Il s'agit d'un classement important. Les immigrants s'installent en écrasante majorité dans les régions métropolitaines. Il est significatif qu'une région à prédominance rurale comptant trois villes relativement petites (Winkler, Morden et Altona avaient une population en 2001 de 7 943, 6 142 et 3 434 habitants respectivement) soit concurrentielle pour attirer des immigrants, dans le sens où elle s'est classée troisième au Canada pour ce qui est des arrivées d'immigrants par habitant (c.-à-d. qu'elle s'est classée troisième en arrivée d'immigrants par rapport à la taille de la région). La région a un patrimoine mennonite, et une cible de ses activités de recrutement sont les Mennonites germanophones, souvent en Europe de l'Est. Winkler, Morden et Altona sont des villes attrayantes pour les immigrants parce qu'il y a des emplois. Cette région a bâti un secteur manufacturier couronné de succès qui s'agrandit plus rapidement que la main-d'œuvre locale.

Ainsi, certaines régions à prédominance rurale réussissent à attirer des immigrants. D'ici 2026, le Canada devrait commencer à enregistrer plus de décès que de naissances et par conséquent, toute la croissance démographique du Canada sera nécessairement due à l'immigration (Statistique Canada, 2003). La capacité des régions rurales à attirer des immigrants sera un moteur de la croissance rurale.

Sommaire et conclusions

Trois moteurs fondamentaux du Canada rural sont la technologie, les prix et la démographie.

Une tendance de longue date de l'histoire de l'humanité est l'augmentation de la valeur du temps humain. Cela signifie qu'il y a un incitatif permanent d'adopter des technologies permettant d'économiser de la main-d'œuvre, de remplacer la main-d'œuvre par des machines. Ainsi, indépendamment du prix des produits (blé, bois d'œuvre, nickel ou …), les collectivités qui dépendent des secteurs primaires auront de moins en moins de gens travaillant dans ces secteurs. Connaîtront le succès les collectivités qui trouveront un nouveau bien ou service à exporter afin de maintenir leur bassin d'emplois.

Le prix du transport des biens et le prix du transport de l'information diminuent à long terme et le prix du transport des gens augmente à plus long terme. Quelles sont les possibilités pour le développement rural?

La chute du prix du transport des biens est l'un des facteurs qui permet au Canada rural d'être concurrentiel dans le secteur manufacturier. Les collectivités rurales qui connaîtront le succès à l'avenir auront, selon toutes attentes, un secteur manufacturier, à l'exception des endroits ayant une pente de ski en hiver ou un centre de villégiature sur le bord d'un lac l'été. La diminution des coûts de transport ne fera que créer la possibilité d'emplois dans le secteur manufacturier; de nombreux autres facteurs (notamment les compétences, l'entrepreneurship, etc.) décideront de l'issue finale.

La chute du prix du transfert de l'information est une arme à double tranchant. Les gens des régions rurales peuvent recevoir l'information plus vite et peuvent la transmettre plus vite, mais les gens des régions urbaines peuvent en faire autant! Cela changera les possibilités dans les régions rurales. Nous voyons moins de caissiers de banque et d'agents de voyage dans les régions rurales. Verrons-nous davantage d'entrepreneurs ruraux qui peuvent utiliser l'Internet pour vendre leurs biens ou services?

Sur le plan de la démographie :

- les Autochtones sont un moteur de la démographie du Canada rural;
- les avantages économiques des agglomérations sont le moteur de la démographie des collectivités rurales qui sont capables d'établir un lien avec ces agglomérations. Les régions rurales peuvent-elles faire de la concurrence en produisant des quantités moindres de produits qui peuvent être vendus sur les marchés à créneaux métropolitains;
- les régions rurales peuvent attirer les jeunes adultes (surtout si un des membres de la famille peut se rendre en ville pour le travail) et les jeunes retraités (dans la région des chalets);
- certaines régions rurales sont concurrentielles pour attirer des immigrants internationaux.

Bibliographie

Alasia, Alessandro. (2005) **« Compétences, innovation et croissance : les questions clés du développement rural et territorial : survol de la documentation. »** (Ottawa : Statistique Canada, document de travail sur l'agriculture et le milieu rural, n° 76, n° 21-601-MIF au catalogue) (www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/listpub_f.cgi?catno=21-601-MIF).

Beshiri, Roland. (2001) « Structure de l'emploi dans les régions rurales et les petites villes du Canada : le secteur manufacturier. » **Bulletin d'analyse – régions rurales et petites villes du Canada.** Vol. 2, n° 8 (Ottawa : Statistique Canada, n° 21-006-XIF au catalogue) (www.statcan.ca/francais/freepub/21-006-XIE/free_f.htm).

Beshiri, Roland. (2004) « Les immigrants au Canada rural : une mise à jour de 2001. » **Bulletin d'analyse – régions rurales et petites villes du Canada.** Vol. 5, n° 4 (Ottawa : Statistique Canada, n° 21-006-XIF au catalogue) (www.statcan.ca/francais/freepub/21-006-XIE/free_f.htm).

Bollman, Ray D. (2000) **Régions rurales et petites villes du Canada : un aperçu.** (Ottawa : Statistique Canada, n° 21F0018XIF au catalogue) (www.statcan.ca/francais/freepub/21F0018XIE/free_f.htm).

Bollman, Ray D. et Marc Prud'homme. (2006) « Tendances des prix de la ruralité. » **Bulletin d'analyse – régions rurales et petites villes du Canada.** Vol. 6, n° 7 (Ottawa : Statistique Canada, n° 21-006-XIF). (www.statcan.ca/francais/freepub/21-006-XIE/free_f.htm).

Brinkman, George. (1987) « The Competitive Position of Canadian Agriculture. » **Revue canadienne d'économie rurale,** vol. 35, n° 2 (juillet).

Cunningham, Ron et Ray D. Bollman. (1997) « Structure and Trends of Rural Employment: Canada in the Context of OECD Countries. » Chapitre 4 dans Ray D. Bollman et John M. Bryden. **Rural Employment: An International Perspective** (Wallingford, U.K.: CAB International), p. 36 à 58.

Freshwater, David. (2003) « Will manufacturing remain the pillar of rural development? » Dans **The Future of Rural Policy: From Sectoral to Place-based Policies in Rural Areas.** (Paris : OCDE), p. 99 à 124.

Glaeser, Edward L. et Janet E. Kohlase. (2004) « Cities, regions and the decline of transport costs. » **Communication parue dans Regional Science: Journal of the Regional Science Association International**, vol. 83. n° 1, p. 197 à 228.

Gouvernement du Canada. (1995) **Profil du Canada rural.** (Ottawa : Comité interministériel sur les régions rurales et éloignées).

Hite, Jim. (2000) « It Takes a Critical Mass to Prosper. » **Document d'information.** (Rural Virginia Prosperity Commission) (www.rvpc.vt.edu/nov%2014%20critical%20mass.pdf).

Malatest and Associates. (2002) **Technical report: Research into Rural Youth Migration.** (Ottawa : Secrétariat rural).

McNiven, Chuck, Henry Puderer et Darryl Janes. (2000) **Zones d'influence des régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement (ZIM) : une description de la méthodologie.** (Ottawa : Statistique Canada, série de documents de travail de la géographie n° 2000-2. N° 92F0138MIF au

catalogue) (www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/listpub_f.cgi?catno=92F0138MIF).

Mwansa, Pius et Ray D. Bollman. (2005) « Les tendances démographiques des communautés dans leur contexte régional. » **Bulletin d'analyse - régions rurales et petites villes du Canada.** Vol. 6, n° 3 (Ottawa : Statistique Canada, n° 21-006-XIF) (www.statcan.ca/francais/freepub/21-006-XIE/free_f.htm).

Rothwell, Neil. (2002) « Migration interne dans les régions rurales et les petites villes du Canada. » **Bulletin d'analyse – régions rurales et petites villes du Canada.** Vol. 3, n° 6 (Ottawa : Statistique Canada, n° 21-006-XIF au catalogue) (www.statcan.ca/francais/freepub/21-006-XIE/free-f.htm).

Rothwell, Neil, Ray D. Bollman, Juno Tremblay et Jeff Marshall. (2002) **Tendances migratoires récentes dans les régions rurales et petites villes du Canada.** (Ottawa : Statistique Canada, série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural, n° 55, n° 21-601-MIE02055 au catalogue) (www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/listpub_francais.cgi?catno=21-601-mif).

Scholz, Al. (2002) **Don't Turn Out the Lights: Entrepreneurship in Rural Saskatchewan** (Saskatoon: Saskatchewan Council for Community Development).

Schultz, T. W. (1972) « The Increasing Economic Value of Human Time. » **American Journal of Agricultural Economics**, vol. 54, n° 5 (décembre), p. 843 à 850.

Statistique Canada. (2002) **Le Dictionnaire du recensement de 2001** (Ottawa : Statistique Canada, n° 92-378 au catalogue) (http://www12.statcan.ca/francais/census01/Products/Reference/dict/index_f.htm).

Statistique Canada. (2003) **Projections de la population, ménages et familles pour le Canada et les provinces et les territoires, 2000-2026.** (Ottawa : Statistique Canada, n° 91-520 au catalogue).

Statistique Canada. (2004). **L'indice des prix à la consommation, juillet 2004** (Ottawa : Statistique Canada, n° 62-001 au catalogue).

Statistique Canada. (2005). **Projections des populations autochtones, Canada, provinces et territoires, 2001 à 2017.** (Ottawa : Statistique Canada, n° 91-547 au catalogue) (www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=91-547-X).

Rietveld, Peter et Roger Vickerman. (2004) « Transport in regional science: The 'death of distance' is premature. » **Communication parue dans Regional Science: Journal of the Regional Science Association International,** vol. 83. n° 1, p. 229 à 248.

Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural

(* La *Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural* est maintenant accessible dans le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page d'*accueil* de Statistique Canada, sélectionnez *Publications* et sous *Publications Internet gratuites*.

N° 1	(21-601-MPF1980001)	**Description de la méthode Theil de prévision de l'erreur quadratique moyenne pour la statistique agricole (1980)**, Stuart Pursey
N° 3	(21-601-MPF1981003)	**Examen du Projet de l'estimation du bétail et recommandations de mesures à prendre (1981)**, Bernard Rosien et Elizabeth Leckie
N° 4	(21-601-MPF1984004)	**Le secteur canadien des oléagineux : vue d'ensemble (1984)**, Glenn Lennox
N° 5	(21-601-MPF1984005)	**Analyse préliminaire de la contribution des paiements directs du gouvernement dans le revenu agricole net réalisé (1984)**, Lambert Gauthier
N° 6	(21-601-MPF1984006)	**Les caractéristiques des exploitants entrant en agriculture et leurs entreprises au sud de l'Ontario pour la période 1966 à 1976 (1984)**, Jean B. Down
N° 7	(21-601-MPF1984007)	**Sommaire des programmes d'aide à la production agricole aux États-Unis (1984)**, Allister Hickson
N° 8	(21-601-MPF1984008)	**Intensité de la pratique de la jachère dans les Prairies : Une analyse des données du recensement de 1981 (1984)**, Les Macartney
N° 9	(21-601-MPF1985009)	**Évolution de la structure du secteur porcin au Canada (1985)**, Mike Shumsky
N° 10	(21-601-MPF1986010)	**Révisions au traitement des loyers de maisons imputés dans les comptes de fermes canadiennes, 1926-1979 (1986)**, Mike Trant
N° 11	(21-601-MPF1992011)	**L'estimateur par le quotient : explication intuitive et utilisation pour estimer les variables agricoles (1992)**, François maranda et Stuart Pursey
N° 12	(21-601-MPF1991012)	**L'effet de la distortion géographique causée par la règle de l'emplacement (1991)**, Rick Burroughs
N° 13	(21-601-MPF1991013)	**La qualité des données agricoles : forces et faiblesses (1991)**, Stuart Pursey
N° 14	(21-601-MPF1992014)	**Autres cadres d'examen des données rurales (1992)**, A.M. Fuller, Derek Cook et Dr. John Fitzsimons
N° 15	(21-601-MPF1993015)	**Tendances et caractéristiques relatives aux régions rurales et aux petites villes du Canada (1993)**, Brian Bigs, Ray Bollman et Michael McNames
N° 16	(21-601-MPF1992016)	**La microdynamique et l'organisation économique de la famille agricole dans le changement structurel en agriculture (1992)**, Phil Ehrensaft et Ray Bollman
N° 17	(21-601-MPF1993017)	**Consommation de céréales et de graines oléagineuses par le bétail et la volaille, Canada et provinces, 1992**, Section du bétail et des produits d'origine animale
N° 18	(21-601-MPF1994018)	**Changements structurels dans le domaine agricole - Étude comparative des tendances et des modèles observés au Canada et aux États-Unis**, Ray Bollman, Leslie A. Whitener et Fu Lai Tung
N° 19	(21-601-MPF1994019)	**Revenu total de la famille agricole selon le type d'exploitation et la taille de celle-ci, et selon la région, en 1990 (1994)**, Saiyed Rizvi, David Culver, Lina Di Piétro et Kim O'Connor
N° 20	(21-601-MPF1991020)	**L'adaptation dans le secteur agricole au Canada (1994)**, George McLaughlin
N° 21	(21-601-MPF1993021)	**Microdynamique de la croissance et de la décroissance des exploitations agricoles : une comparaison Canada - États-Unis**, Fred Gale et Stuart Pursey
N° 22	(21-601-MPF1992022)	**Les structures des gains des ménages agricoles en Amérique du Nord - Positionnement pour la libéralisation des échanges**, Leonard Apedaile, Charles Barnard, Ray Bollman et Blaine Calkins
N° 23	(21-601-MPF1992023)	**Secteur de la pomme de terre : comparaison entre le Canada et les États-Unis**, Glenn Zepp, Charles Plummer et Barbara McLaughlin
N° 24	(21-601-MPF1994024)	**Étude comparative des données américaines et canadiennes sur la structure des fermes**, Victor J. Oliveira, Leslie A. Whitener et Ray Bollman
N° 25	(21-601-MPF1994025)	**Méthodes statistiques de la Sous-section de la commercialisation des grains, document de travail, version 2**, Karen Gray
N° 26	(21-601-MPF1994026)	**Rendement des exploitations agricoles : Estimations établies à partir de la base de données complètes sur les exploitations agricoles**, W. Steven Danford
N° 27	(21-601-MPF1994027)	**La mesure de l'emploi touristique dans les régions rurales**, Brian Biggs

Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural (suite)

(* La *Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural* est maintenant accessible dans le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page d'*accueil* de Statistique Canada, sélectionnez *Publications* et sous *Publications Internet gratuites*.

N° 28*	(21-601-MIF1995028)	**Délimitation de l'écoumène agricole canadien de 1991**, Timothy J. Werschler
N° 29	(21-601-MPF1995029)	**Étude cartographique de la diversité des économies rurales : une typologie préliminaire du Canada rural**, Liz Hawkins
N° 30*	(21-601-MIF1996030)	**Structure et tendances de l'emploi rural au Canada et dans les pays de l'OCDE**, Ron Cunningham et Ray D. Bollman
N° 31*	(21-601-MIF1996031)	**Une nouvelle approche pour les régions autres que les RMR/AR**, Linda Howatson-Leo et Louise Earl
N° 32	(21-601-MPF1996032)	**L'emploi dans l'agriculture et ses industries connexes en région rurale : structure et changement 1981-1991**, Sylvain Cloutier
N° 33*	(21-601-MIF1998033)	**Exploiter une ferme d'agrément - pour le plaisir ou le profit?**, Stephen Boyd
N° 34*	(21-601-MIF1998034)	**Utilisation de la technologie d'imagerie documentaire dans le recensement canadien de l'agriculture de 1996**, Mel Jones et Ivan Green
N° 35*	(21-601-MIF1998035)	**Tendances de l'emploi au sein de la population active non métropolitaine**, Robert Mendelson
N° 36*	(21-601-MIF1998036)	**La population des milieux ruraux et des petites villes s'accroît pendant les années 90**, Robert Mendelson et Ray D. Bollman
N° 37*	(21-601-MIF1998037)	**La composition des établissements commerciaux dans les petites et les grandes collectivités du Canada**, Robert Mendelson
N° 38*	(21-601-MIF1998038)	**Le travail hors ferme des exploitants de fermes de recensement : Aperçu de la structure et profils de mobilité**, Michael Swidinsky, Wayne Howard et Alfons Weersink
N° 39*	(21-601-MIF1999039)	**Le capital humain et le développement rural : quels sont les liens?**, Ray D. Bollman
N° 40*	(21-601-MIF1999040)	**Utilisation de l'ordinateur et d'Internet par les membres des ménages ruraux**, Margaret Thompson-James
N° 41*	(21-601-MIF1999041)	**Les cotisations aux REER des producteurs agricoles canadiens en 1994**, Marco Morin
N° 42*	(21-601-MIF1999042)	**Intégration des données administratives et des données d'enquête de recensement**, Michael Trant et Patricia Whitridge
N° 43*	(21-601-MIF2001043)	**La dynamique du revenu et de l'emploi dans le Canada rural : le risque de la pauvreté et de l'exclusion**, Esperanza Vera-Toscano, Euan Phimister et Alfons Weersink
N° 44*	(21-601-MIF2001044)	**Migration des jeunes ruraux entre 1971 et 1996**, Juno Tremblay
N° 45*	(21-601-MIF2001045)	**Évaluation du bien-être économique des Canadiens ruraux au moyen d'indicateurs de revenu**, Carlo Rupnik, Margaret Thompson-James et Ray D. Bollman
N° 46*	(21-601-MIF2001046)	**Tendances géographiques du bien-être socioéconomique des collectivitées des Premières nations**, Robin P. Armstrong
N° 47*	(21-601-MIF2001047)	**Répartition et concentration des animaux de ferme au Canada**, Martin S. Beaulieu
N° 48*	(21-601-MIF2001048)	**Élevage intensif des animaux de ferme : la taille de l'exploitation a-t-elle son importance?**, Martin S. Beaulieu
N°49*	(21-601-MIF2001049)	**La statistique agricole au service du développement rural**, Ray D. Bolllman
N°50*	(21-601-MIF2001050)	**Situation relative à l'emploi dans les régions rurales et les petites villes : Structure par industrie**, Roland Beshiri et Ray D. Bolllman
N°51*	(21-601-MIF2001051)	**Le temps passé au travail : Comment les agriculteurs jonglent avec leur temps et incidences sur le revenu familial total**, Sylvain Cloutier
N°52*	(21-601-MIF2001052)	**Le profil des producteurs de maïs-grain et de soya génétiquement modifiés au Québec et en Ontario**, Bernard Hategekimana
N°53*	(21-601-MIF2002053)	**Intégration des marchés des bovins du Canada et des États-Unis**, Rita Athwal
N°54*	(21-601-MIF2002054)	**Maïs-grain et soya génétiquement modifiés au Québec et en Ontario en 2000 et 2001**, Bernard Hategekimana

Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural (fin)

(* La *Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural* est maintenant accessible dans le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page d'*accueil* de Statistique Canada, sélectionnez *Publications* et sous *Publications Internet gratuites*.

N°55*	(21-601-MIF2002055)	**Tendances migratoires récentes dans les régions rurales et petites villes du Canada**, Neil Rothwell et autres
N°56*	(21-601-MIF2002056)	**Rendement du secteur du commerce de détail des aliments dans la chaîne agroalimentaire**, David Smith et Michael Trant
N°57*	(21-601-MIF2002057)	**Caractéristiques financières des entreprises acquises dans l'industrie alimentaire canadienne**, Martin S. Beaulieu
N°58*	(21-601-MIF2002058)	**Structure des échanges provinciaux**, Marjorie Page
N°59*	(21-601-MIF2002059)	**Analyse de la rentabilité dans le secteur de la transformation des aliments au Canada**, Rick Burroughs et Deborah Harper
N°60*	(21-601-MIF2002060)	**La diversification du monde rural**, Marjorie L. Page
N°61*	(21-601-MIF2002061)	**Définitions de « rural »**, Valerie du Plessis et autres
N°62*	(21-601-MIF2003062)	**Profil géographique des animaux de ferme au Canada, 1991-2001**, Martin S. Beaulieu et Frédéric Bédard
N°63*	(21-601-MIF2003063)	**Disparité infraprovinciale des revenus au Canada : Données de 1992 à 1999**, Alessandro Alasia
N°64*	(21-601-MIF2003064)	**Les économies et le commerce agricoles Canada-Mexique : des relations nord-américaines plus étroites**, Verna Mitura et autres
N°65*	(21-601-MIF2003065)	**Adoption de technologies informatiques par les entreprises agricoles canadiennes : analyse fondée sur le Recensement de l'agriculture de 2001**, Jean Bosco Sabuhoro et Patti Wunsch
N°66*	(21-601-MIF2004066)	**Facteurs d'utilisation d'Internet à la maison au Canada, 1998 à 2000**, Vik Singh
N°67*	(21-601-MIF2004067)	**Cartographie de la diversité socioéconomique du Canada rural : Une analyse multidimensionnelle**, Alessandro Alasia
N°68*	(21-601-MIF2004068)	**Incidence de l'investissement direct étranger sur le secteur agroalimentaire : analyse empirique**, W.H. Furtan et J.J. Holzman
N°69*	(21-601-MIF2004069)	**Le secteur canadien des bovins de boucherie et les répercussions de l'ESB sur le revenu des familles agricoles**, Verna Mitura et Lina Di Piétro
N°70*	(21-601-MIF2004070)	**Mesure de la concentration dans les industries de transformation des aliments**, Darryl Harrison et James Rude
N°71*	(21-601-MIF2004071)	**Tendances de l'activité liée au travail autonome non agricole chez les femmes des régions rurales**, Valerie du Plessis
N°72*	(21-601-MIF2004072)	**Remaniement de l'Indice des prix des produits agricoles au Canada**, Andy Baldwin
N°73*	(21-601-MIF2005073)	**L'incidence de l'urbanisation sur l'adoption des systèmes de gestion de l'environnement dans l'agriculture canadienne**, Udith Jayasinghe-Mudalige, Alfons Weersink, Brady Deaton, Martin Beaulieu et Mike Trant
N°74*	(21-601-MIF2005074)	**Facteurs favorisant la mise en œuvre des meilleures pratiques de gestion du fumier dans les exploitations porcines**, Diep Le et Martin S. Beaulieu
N°75*	(21-601-MIF2005075)	**La compétitivité de l'industrie de la transformation de la volaille au Canada**, Hao et autres
N°76*	(21-601-MIF2005076)	**Compétences, innovation et croissance : Les questions clés du développement rural et territorial – Survol de la documentation**, Alessandro Alasia
N°77*	(21-601-MIF2006077)	**Profil géographique de la production de fumier au Canada, 2001**, Nancy Hofmann et Martin S. Beaulieu
N°78*	(21-601-MIF2006078)	**Facteurs influant sur l'innovation en biotechnologie au Canada : analyse des données de l'Enquête sur l'utilisation et le développement de la biotechnologie de 2001**, Daryl van Moorsel, J.A.L. Cranfield et David Sparling
N°79*	(21-601-MIF2006079)	**Analyse du financement de l'innovation et de la commercialisation des aliments fonctionnels et des nutraceutiques dans le secteur canadien**, John Cranfield, Deepananda Herath, Spencer Henson and Dave Sparling.
N°80*	(21-601-MIF2006080)	**Impact des caractéristiques des exploitations porcines sur leur succès financier**, Véronique Maltais.

N°81* (21-601-MIF2006081) **Le chevauchement démographique de l'agriculture et du milieu rural**, Ray. D. Bollman.

N°82* (21-601-MIF2006082) **Les collectivités du Nord de l'Ontario : diversification, spécialisation et croissance économiques**, Ray D. Bollman, Roland Beshiri et Verna Mitura.